

# 地方ローカル鉄道の上下分離に伴う変容と地域住民

—伊賀市・伊賀鉄道を事例に—

川崎 遼平

本学地理・環境専攻 2013年3月卒業

## I はじめに

### 1. 問題の所在

現在、国内の中小私鉄において経営状況が厳しい状態にあることは周知の通りである。旧国鉄の特定地方交通線の存廃問題以降、国内の鉄道路線における存続に関する議論は一旦収束をみたものの、2000年に施行された改正鉄道事業法によって、鉄道事業の需給調整規則の撤廃等の規制緩和により、鉄道事業への参入は免許制から許可制へ、休止・廃止は許可制から届出制へと移行した。これにより鉄道路線の廃止は容易となり、経営が厳しい状況となっていた地方中小私鉄はもとより、JR・大手私鉄においても収支状況が悪い路線・区間の廃止が相次いでいる。

また鉄道路線の廃止の最大の要因は利用者の減少である。モータリゼーションの進行、少子高齢化による通学定期客の減少、さらには沿線人口そのものの減少による利用者の減少などが、鉄道事業の経営を厳しくしているものといえる。利用者の減少傾向は、短期的に事業者単体で解決できる問題ではなく、長期的に沿線地域全体で取り組んでいくべき問題である。

しかし、鉄道はその地域における住民の日常生活における移動手段であると同時に、都市活動の活性化、その他の地域との交流手段であることに加え、近年では環境に関する意識の変化から、環境負荷の少ない移動手段として評価され、このように公的な一面を持つ性格上、経営悪化を理由にすぐさま廃止するべきものではないといえる。

そのような中、2007年10月に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が施行された。この法律は少子高齢化の進展および、交通手段の利用者の選好の変化による地域公共交通維持に困難を生じている社会情勢に対応するため、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組みを推進することを目的としたものである。これにより従来の道路運送法・鉄道事業法などに分かれていた各法律を包括することによって地域公共交通の活性化・再生への枠組みが整備され、同時に手続きの弾力化・円滑化が図られることとなった。

この法律によって鉄道の活性化・再生への枠組みも整備され、2008年の法改正では継続困難とされる旅客鉄道事業を、市町村の支援を受けつつ、事業構造の変更を行い輸送の維持を図ることを目的とする「鉄道事業再構築事業」が追加された。事業構造の変更とは鉄道事業法における事業者区分の変更であり、主に上下分離を実施することにより輸送の維持を図る動きがほとんどである。上下分離とは、鉄道事業における車両の運行業務と、線路、駅といった固定的施設の設置・管理業務とを分離することを主に指しているが業務の分離方法は様々である。もともとは建設費が莫大となる新線建設において採用されてきた方式であるが、経営難の地方ローカル線の維持のために採用される事例が増加しており、「鉄道事業再構築事業」の制定により、このような上下分離を推進し路線維持への体制が整ってきたといえる。

このことは、経営悪化の鉄道事業者の存続への1つの対策になっているといえるが、その反

面路線維持のため沿線自治体へ負担が生じ、最終的には税という形で沿線住民に鉄道維持のための負担が生じるようになったといえる。このことから、鉄道路線の維持のための上下分離の採用は沿線住民にも深くかかわっているといえ、利用状況や助成制度、運行への賛否など、沿線住民の意識の把握をした上で、改めて経営難の鉄道路線における上下分離方式の採用を議論していく必要があるといえる。

## 2. 従来の研究と研究目的

地理学において鉄道を扱った研究は近年様々な視点で行われている。土谷 (1997) は、松本電気鉄道上高地線を事例としてアンケート調査を実施した結果、沿線住民と上高地を訪れる観光客共に自家用車を利用していることを明らかにして、地域社会が鉄道の存続を求めた場合には、運行や経営の責任の全てを交通事業者に押し付けるのは困難になりつつあり、鉄道の位置付けを再検討した上で、他の交通機関を含めた総合的な交通政策が必要であると述べている。高橋 (2008) は銚子電気鉄道を事例に、同社の鉄道存続に向けた自助努力の姿勢を評価しつつも、自治体である銚子市が観光振興策の中で鉄道を活用する姿勢は見られるものの、行政主導の活性化策はほとんど見られず、両者間の連携が取れていないことが最大の課題であるとしている。高橋 (2009) では土谷 (1997, 1999, 2004) などの研究を評価しつつも、鉄道の利用実態を中心とした地理学的な実証研究が少ないと述べ、利用者や沿線住民を対象とした調査の必要性を指摘した。また豊田 (2010) はひたちなか海浜鉄道を事例に、鉄道存続のための沿線住民の直接的な関わりに加え、行政の支援政策や事業者の取り組み等も把握し、沿線住民の鉄道に対する意識と移動行動がどのように変化したかを調査した結果、路線の存廃問題においては行政の積極的な行動と住民団体の活動が事業者を動かし、第三セクターでの路線の存続を果たし

たとしている。関口 (2012) は旧国鉄地方交通線転換の第三セクター鉄道である三陸鉄道を事例に、利用者アンケート調査の結果から、沿線人口が減少し存続が危ぶまれる中でも、地元のマイレール意識は高く、必要不可欠な交通手段であることを改めて確認した。

一方、鉄道の上下分離に関する研究は経済学・経営学を中心に行われている。山口 (2007) は、上下分離の全体的な構造を述べたうえで、道路・航空・海上の各交通では上下分離が一般的であり、鉄道においてもヨーロッパでは上下分離がなされているものの、日本では事例が少ないとしている。また、上下分離の効用について、運行を担う上部構造と、固定的施設の設置・管理を行う下部構造では収支構造そのものが違うため、上下一体で扱う場合と比較して上下分離構造は資金調達や助成を受ける場合に有利でかつ効率的であるとしている。その反面、鉄道における上下分離は上部構造と下部構造の意志が違うため、上下一体の運営と比較して両者の連携がうまくいかないと上下分離の効用を十分に発揮できないという点を指摘している。

原 (2011) は、これまで国内で導入されてきた鉄道の上下分離事例を上部構造である運行主体と下部構造である保有主体の、それぞれが保有する内容によって形態別に分類した上で、上下分離を導入した路線の財務効果を測定している。原 (2011) については次章で詳しく述べる。

浅沼 (2003) は、京福電鉄越前線を事例に、上下分離の導入過程とその責任の分担について述べており、経営目標と経営計画を設定した上で、外部からの点検評価制度を設置した上で上下、それぞれの主体の責任の明確化を図ること、地域住民・事業者・行政・市民団体などが公共交通の活性化を図るための推進体制を構築することが重要であると述べており、特に地域住民・企業・行政等が協力、連携してマイレール意識の醸成を図ることが求められるとしている。

以上のように経済学や経営学において研究されている鉄道の上下分離に着目した研究は、地理学では未だ行われていないが、鉄道における上下分離の体制が整備された現在、このことに着目した地理学的研究も必要であると考えられる。

本研究では、経営の厳しい地方ローカル線における鉄道事業の上下分離前後の過程、路線維持の展開を明らかにすることを目的とする。また、上下分離の地域との関わりという観点から、上下分離に対する住民の意識についても考察する。

## Ⅱ 対象地域の選定とその概要

### 1. 対象地域の選定と調査方法

国内の旅客鉄道における鉄道の上下分離の事例は近年増加傾向にあり、また上下分離の方法もいくつかの種類があり、それらの効果も様々である。ここでは原 (2011) の分類と効果の研究をもとに、鉄道の上下分離の全国的展開を述べた上で対象地域の選定を行う。

図1は鉄道の上下分離を保有施設別に分類したものであり、各類型に相当する事業者が挙げられている。ここで記されている上部構造とは

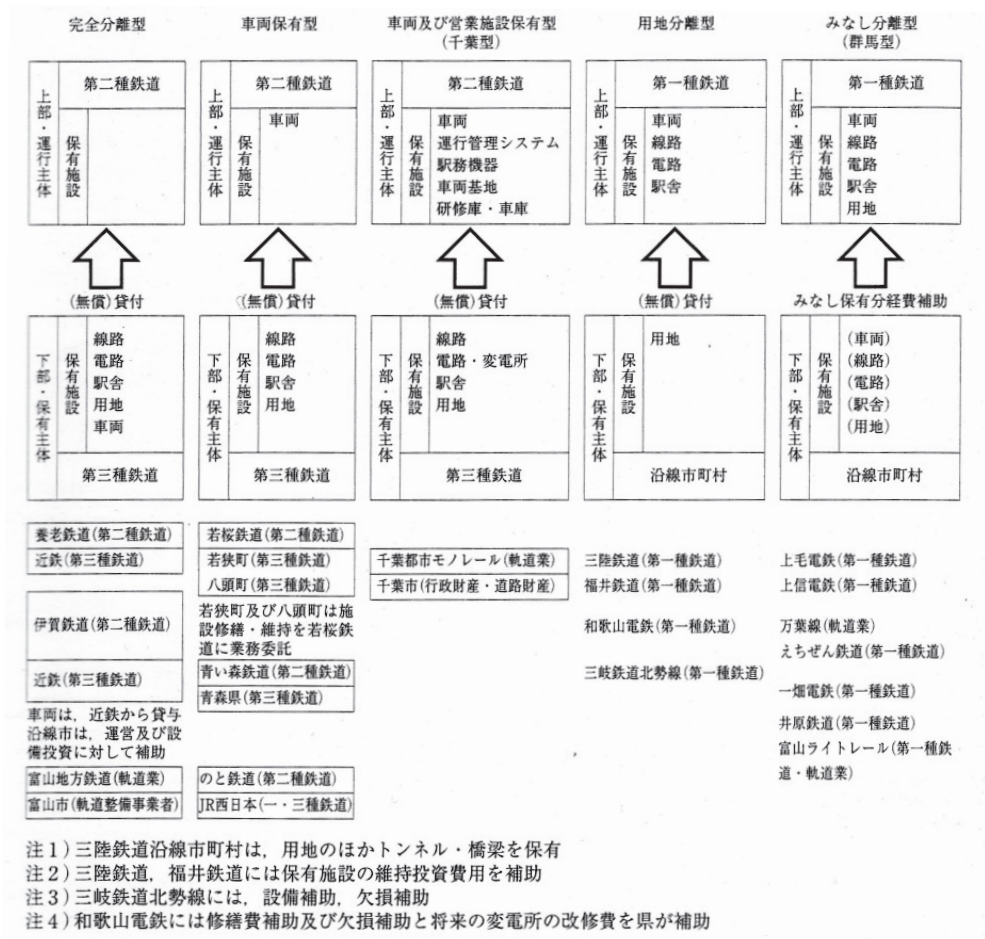


図1 鉄道の上下分離の分類

（原 (2011) より引用）

主に車両の運行業務を、下部構造とは固定的施設の設置・管理業務を指しており、事業者によって上部構造・下部構造の保有する施設が異なっていることがわかる。なお、図1における用地分離型およびみなし分離型は下部構造が土地、もしくはそれ相当を保有したとみなして補助するものであり、これらの形態では下部構造保有主体に鉄道事業者としての責務が生じることはない。また、国内の地方鉄道において初めての上下分離採用となったのと鉄道とJR西日本の場合は七尾線の電化開業に伴い、のと鉄道の非電化区間を受け入れるものであり、鉄道の経営改善が目的ではないが、この例を除きすべて鉄道の経営改善目的による上下分離となっている。図2は上下分離路線の赤字額とそれに適した上下分離の形態について示したものである。赤字額が大きい路線ほど上部構造の保有施設は少なくなり、赤字額が少ない路線においては、上部構造が多くの施設を持つことで上下分離の効果が大きいとしており、施設の減価償却前において赤字となる路線においては、図1の完全分離型・車両保有型が、減価償却前に黒字となる路線においては車両および営業施設保有型が適当であると図2から分かる。ちなみに図2において、減価償却前が赤字・黒字かわらず

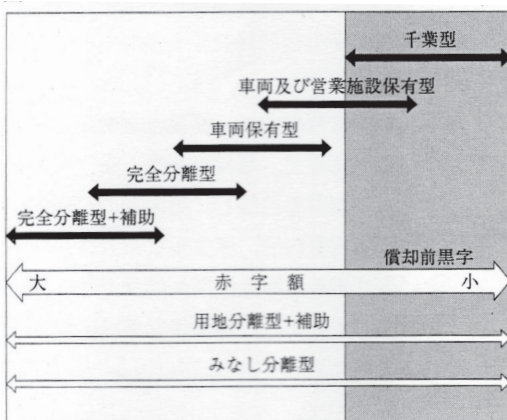


図2 上下分離の形態別導入イメージ  
(原(2011)より引用)

効果があるとされている用地分離型、およびみなし分離型は原(2011)によると、下部構造保有側は保有リスクを負うことなく補助が出来、鉄道事業者側も資産の分離をしなくて済むことがメリットであるが、その反面人件費・事業費などでコスト削減が進まないとの指摘があるという。

このように、鉄道における上下分離の方法は様々であり、また導入事例も既存路線におけるものだけでも全国で十数例存在していることがわかり、鉄道において上下分離を採用していく事例は今後も増加していくことが考えられる。

本研究においては、原(2011)における図2の上下分離の形態別導入イメージにおいて、効果が大きいとされている形態であること、赤字鉄道路線の存続目的に上下分離を実施した路線であること、その変容を明らかにするために上下分離からの期間がある程度経過していることを条件とし、2007年に上下分離を行った伊賀鉄道伊賀線とその沿線自治体である三重県伊賀市を研究対象地域とする。図1においては完全分離型という、上部構造である伊賀鉄道が固定的施設を保有せず、それら全てを近鉄が保有するタイプである。また、本研究の対象路線である伊賀鉄道の2009年度の鉄道業営業損益は約3億円の赤字であり、減価償却費である約350万円を差し引いても赤字であることから、図2における完全分離型、もしくは車両保有型が適している路線であるといえ、実際にそのような形態となっている。

本研究では、上下分離前後の過程と路線維持の展開に関しては、伊賀鉄道株式会社ならびに三重県伊賀市への聞き取りおよび提供資料を用いる。また、上下分離に対する住民の意識に関しては、伊賀鉄道沿線に在住している住民を対象にアンケート調査を実施し、その結果を分析して考察する。なお、調査項目は年齢・性別・職業・利用頻度・利用目的・利用の理由・非利用の理由・転換の認知・転換後の運行に対する



施し、合計 132 名から回答を得ることが出来た。

## 2. 対象地域の概要

図3は本研究の対象地域である伊賀鉄道伊賀

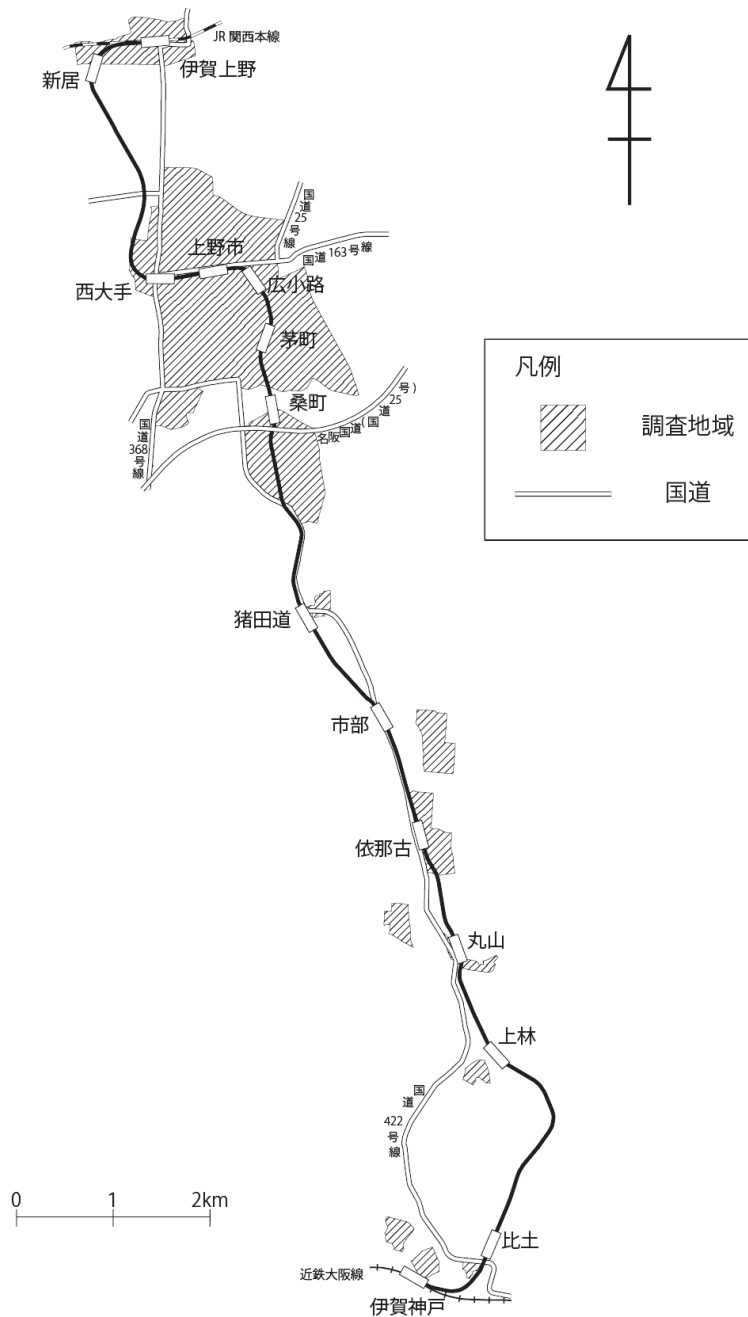


図3 伊賀鉄道路線図とアンケート調査地域  
(筆者作成)

線と周辺の国道、及びアンケート調査の実施地域を示した。伊賀線は伊賀市内の近鉄大阪線伊賀神戸駅とJR関西本線の伊賀上野駅を結ぶ16.6kmの路線である。1916年に伊賀軌道が上野駅連絡所（後に伊賀上野駅に統合）～上野町（現・上野市）間を開業したのが始まりであり、翌1917年に社名を伊賀鉄道に改称、1922年に上野町～名張（後の西名張）間の延伸開業を行い1926年に全線電化して伊賀電気鉄道へと改称した。その後大阪電気軌道に合併され、1944年の社名改称により近畿日本鉄道（以下、近鉄）伊賀線となった。その後、1964年に伊賀神戸～西名張間を廃止、現在の路線形態となった。

次に伊賀線の沿線自治体である三重県伊賀市は、三重県北西部に位置し、2004年に上野市ほか計6市町村が合併して誕生した市であるが、伊賀線は全線が旧上野市内に存在する。

図4は伊賀市域における年齢階層別人口の推移を示したものである。市域の人口は2000年以降減少傾向であり、年少人口の割合は1985年以降減少傾向であるのに対し、老年人口の割合は1970年以降増加傾向であるといえ、特に

2005年から2010年にかけては人口全体が減少しているにもかかわらず、老年人口の割合は増加していることから少子高齢化が進行している地域であるといえる。

図5は伊賀市における1世帯当たりの自動車保有台数の近年の推移を示したものである。各年度で多少の増減はあるものの、1世帯当たり2台以上の自動車保有を示す結果となっており、伊賀市は1世帯当たりの自動車保有台数が高い地域であるといえる。

### Ⅲ 伊賀線における上下分離の展開と輸送の変容

#### 1. 伊賀線の上下分離の展開

伊賀線の上下分離の展開を述べるにあたり、まずは図6により上下分離前の輸送状況を明らかにする。近鉄全体の年間輸送人員は1965（昭和40）年以降、1991（平成3）年まで輸送人員が伸び、その後減少傾向に変化しているのに対し、近鉄伊賀線の1日あたりの輸送人員は1966年をピークに全体として減少傾向であり、2005

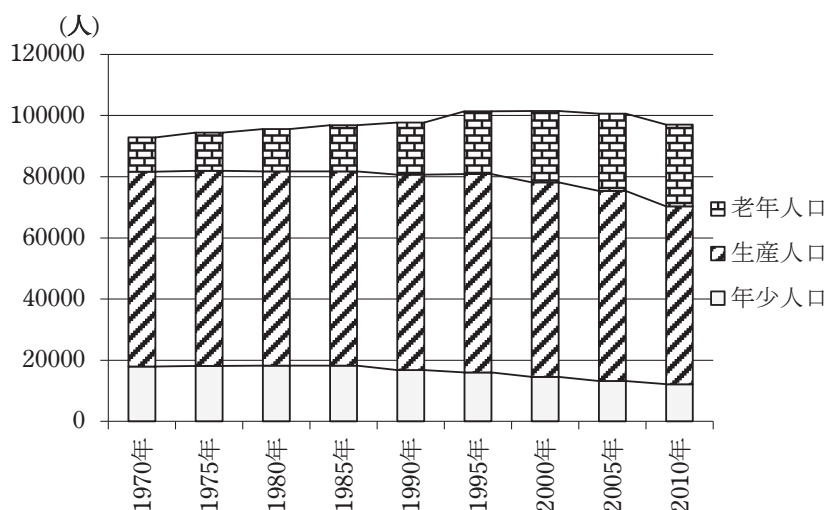


図4 伊賀市における年齢階層別人口の推移

（「平成23年度版伊賀市統計書」より作成）

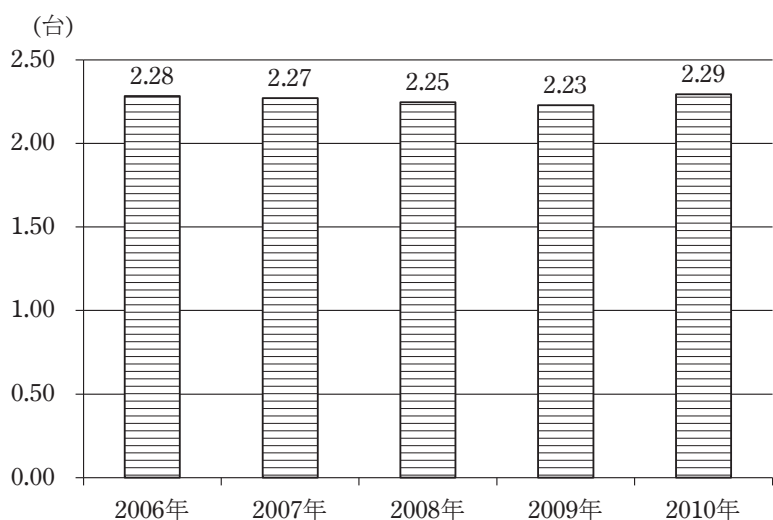


図5 伊賀市における1世帯当たりの自動車保有台数の推移

(三重県統計書各年度版および平成23年度版伊賀市統計書より作成)

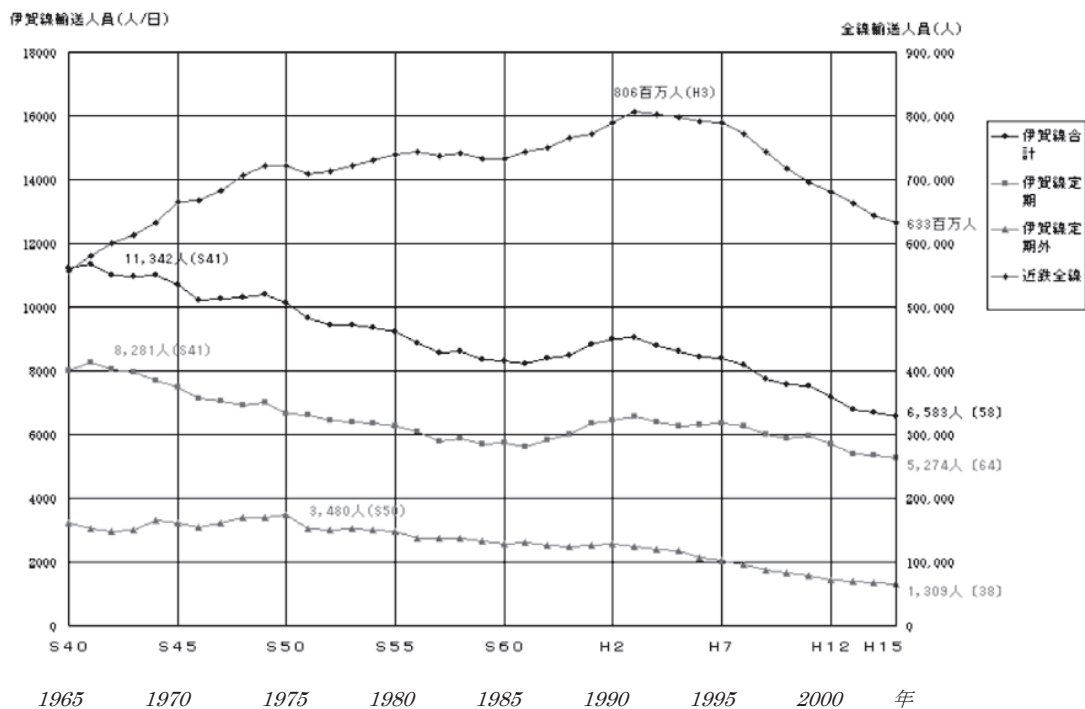


図6 近鉄全線の年間輸送人員と近鉄伊賀線の1日あたりの輸送人員の推移

(伊賀市役所HP「伊賀市交通計画」より引用)

年にはピーク時の56%まで落ち込んでいることが分かる。定期利用は1966年のピーク時の61%に、定期外利用も36%まで落ち込んでいる。このように、上下分離前の伊賀線は輸送人員の減少に歯止めがかからない状態であり、また2005年度の伊賀線単体での経常損益は約4億3,000万円の赤字で、厳しい経営状態であったことは明らかである。

さらに、1984年より改造の上で導入した860系電車が1961年製であり、車両更新の時期が近付いていたことも赤字額の増加の懸念事項の1つであった。仮に車両更新を行う場合、まず伊賀線の路線規格が他の近鉄路線に比べ一回り小さいことから、近鉄の車両をそのまま伊賀線に入線させることは不可能であった。このような場合、新車を導入する、他社から規格に合った車両を譲り受ける、自社の車両に大規模な改造を実施し規格を合わせる、のいずれかの方法を採用ことになるが、どの方法も莫大な費用が発生することは明らかであり、赤字基調の路線に車両更新という莫大な設備投資を行うことは大きなリスクになりかねない状況であった。

このように当時の伊賀線では利用者の減少と車両更新の必要性の2つの課題に直面していた。このため、2004年に近鉄・国土交通省中部運輸局・三重県・上野市により「近鉄伊賀線に関する研究会」が発足、翌2005年には三重県・伊賀市・商工会議所、そして自治会連合会などを中心に「近鉄伊賀線活性化協議会」が設立され、伊賀線の存廃を含め今後の方策について議論が交わされた。この中で当初、当時の運営を行っていた近鉄側は伊賀線の存続を前提に、伊賀線を上下一体で分離し別会社に転換することを望んだものの、これを受け入れる企業が沿線に存在しなかったため、最終的には沿線自治体である伊賀市からの支援を受けることを条件に伊賀線の存続が決定した。ただし、伊賀線単体では赤字経営であるものの、近鉄全体では黒字経営であり、黒字会社への財政支援は出来ない

ことから、近鉄が98%、伊賀市が2%出資する伊賀鉄道を2007年3月26日に設立した上で、赤字経営となる伊賀鉄道に対する形で財政支援が行われることになった。また伊賀鉄道設立と同時に、近鉄が伊賀線の第1種鉄道事業廃止を届出、約2ヶ月後の5月23日に伊賀鉄道が第2種鉄道事業許可を、近鉄が第3種鉄道事業許可をそれぞれ申請し、約1ヶ月後にそれぞれの許可を取得することとなった。これにより伊賀鉄道が上部構造である運行業務を、近鉄が下部構造である固定的施設の設置・管理業務を担当する形で、2007年10月1日より伊賀線は伊賀鉄道による運行へと転換された。なお、転換時において伊賀鉄道は車両を保有せず、これまで使用していた860系電車を近鉄が伊賀鉄道へ貸与するという形で運行が行われていた。

なお、図1の鉄道の上下分離の分類において、上部構造を鉄道事業者が、下部構造を沿線自治体が保有主体とする事例が多い中、伊賀鉄道の場合は沿線自治体が上部構造のみに加わるパターンとなっている。この理由は、軌道の保守といった下部構造の業務は伊賀市にノウハウが無く、近鉄側にあることから適当であるとのことである。

## 2. 上下分離前後の輸送の変容

本節では、上下分離前後の伊賀線の輸送の変容を明らかにする。まず輸送人員の変化についてみると(図7)転換年である2007年に年間輸送人員全体で増加が見られるものの、2008年以降は減少傾向となっている。また年間輸送人員の減少が通学定期客の減少傾向と一致していることから、年間輸送人員の減少の要因は通学定期客の減少であるといえる。すなわち旅客の約6割を占める通学定期客の減少が伊賀鉄道の経営を左右する状態であるということが分かる。

次に、転換前後の運行本数を表1に示した。伊賀線のダイヤは上野市駅を境に分かれており、昼間時は伊賀上野～上野市間が60分ヘッ



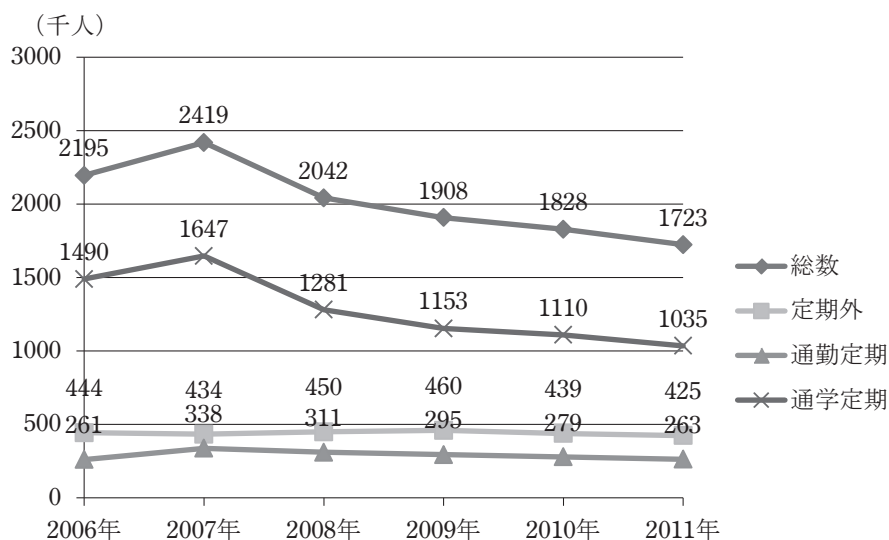


図7 年間輸送人員の内訳と変化

(伊賀鉄道提供資料より作成)

表1 転換前後の運行本数の変化

		伊賀上野～上野市	上野市～伊賀神戸	伊賀上野～伊賀神戸	
				下り	上り
2006年	平日	26往復	36往復	2往復	
	土休日		39往復	2往復	
2007年	平日	26往復	42往復	5往復	
	土休日		42往復	3往復	
2008年	平日	27往復	41往復	9往復	
	土休日		40往復	10往復	
2009年	平日	22往復	39往復	5往復	
	土休日	20往復	34往復	5往復	
2010年	平日	22往復	36往復	5往復	
	土休日	20往復	34往復	7往復	
2011年	平日	22往復	35往復	5往復	
	土休日	20往復	34往復	6往復	
2012年	平日	22往復	35往復	6本	5本
	土休日	20往復	34往復	5往復	

(「JTB私鉄時刻表 西日本版」(2006年) および伊賀鉄道時刻表より作成)

ド、上野市～伊賀神戸間が40分ヘッドを基本としており、一部の列車のみが伊賀上野～伊賀神戸間を通して運行する。また伊賀上野～上野市間の列車の多くは、伊賀上野駅でJR関西本

線の列車に接続するようダイヤが組まれている。表1から分かるように、転換直後に一部で増発が行われたものの、現在は転換以前の水準以下の本数になっている。ただし、伊賀上野～

伊賀神戸間の直通列車は転換以前よりは多くの直通列車が設定されており、この点に関しては転換以前より利便性が向上したといえる。

さらに転換前後の運賃の変化を表2に示した。転換後の運賃は近鉄時代の30円増しとなっているが、これは伊賀線内で運賃計算が完結する場合である。近鉄と通して乗車した場合、転換後は伊賀神戸駅で運賃計算が打ち切りになるため、近鉄へ乗り継ぐ場合は30円以上の値上げになっている。例として上野市～名張間では、近鉄時代の420円が転換後は600円となり、180円の大幅な値上げを生じさせる結果となった。また定期券の割引率も近鉄時代は通勤が平均43.1%、通学が平均80.7%だったが、転換後はそれぞれ38%、70%となっており、伊賀線内の1カ月定期では転換前後で1000円以上の値上げとなり、近鉄に乗り継いだ場合はさらに値上げ幅は大きくなる。

続いて、伊賀線の存廃問題の1つとして挙げられた車両更新であるが、2009年度より東京急行電鉄1000系電車を改造した200系電車2両×5編成を導入し、2012年に860系電車の置き換えが完了した。この200系電車の導入に伴い、860系電車でも実施していた「忍者列車」の編成を2編成から3編成に増強するとともに、車両への忍者デザインも外観のみから車内にもデザインを施すなど、より凝った内容となった。また1994年より実施しているワンマン運転も、860系電車では無人駅でも全てのドアを開き乗

表2 転換前後の運賃の変化

距離	近鉄	伊賀鉄道
1～3km	170円	200円
4～6km	220円	250円
7～10km	270円	300円
11～14km	320円	350円
15～18km	370円	400円

(伊賀鉄道提供資料より作成)

表3 運輸現業の人員の変化

	発足時	2012年6月
運転士	正社員 15人 嘱託 1人	正社員 6人 嘱託 6人 パート 6人
駅係員	正社員 13人	正社員 6人 嘱託 1人 パート・シルバー人材

(伊賀鉄道提供資料より作成)

車券を所持していない旅客のみ先頭車の運賃箱で運賃を支払うという信用乗車に近い方式から、200系電車では無人駅では先頭のドアのみで乗降を行う車内収受方式に変更した。これにより運賃の取りこぼしが大幅に減少し、ワンマン運転の体制が本格的に整備されたものであるといえる。なお、この200系電車の導入の際、導入費用の3分の1を国が、6分の1を三重県が、4分の1を伊賀市が負担する形で実施された。またこの200系電車は近鉄からの貸出扱いであった860系電車とは異なり、伊賀鉄道の自社保有となり、これによって図1の上下分離の形態も完全分離型から車両保有型へと変化している。また自社で車両を保有するため、車両のリース料が無くなり、近鉄へは車両整備を委託するのみとなっている。

最後に運輸現業の人員の変化を表3に示した。伊賀鉄道発足時の運輸現業人員は1人のみ嘱託である以外は全て正社員であったが、2012年6月現在では運転士、駅係員ともに正社員は半減しており、特に車内検札や切符の発売にはシルバー人材を活用することによって人件費の軽減を図っている。

## IV 上下分離後の路線維持の展開

### 1. 自治体側の路線維持の展開

本節では上下分離後の伊賀線の沿線自治体側の路線維持の展開について述べる。

まず伊賀線の転換理由の1つである財政支援の金額と内容についてみる。表4は伊賀市から伊賀鉄道への補助金を一覧にしたものであり、主に5種類に分類できることが分かる。運営補助金は伊賀鉄道転換時における財政支援の根幹をなすものであり、伊賀鉄道の赤字額から資本費（伊賀鉄道株式会社が近畿日本鉄道株式会社へ支払う線路使用料及び車両使用料に含まれる減価償却費及び土地代等）を除いた2分の1の額でかつ、年間最大6,000万円（ただし初年度は2,500万円、2008年度・2009年度は5,000万円）を10年間にわたり補助するという内容である。実際の伊賀線の赤字額は補助の最大額である6,000万円の倍に当たる1億2,000万円以上であることから、この運営補助金は毎年満額が支出されている。

車両更新補助金は前章で述べた200系電車導入にあたっての費用であり、これには伊賀市の一般財源のほか、合併特例債も補助金の財源として充てられている。車両更新は前述の通り2011年度で完了したので、2012年度以降発生していない。この他に観光仕様補助金や伊賀市名張市広域行政組合からの補助金等、沿線自治体からの補助は多岐にわたり、またこれまでの5年間で総額4億円以上の補助が伊賀鉄道へ行われていることが分かる。

財政的な支援以外にも伊賀市職員の利用促進活動や駐輪場整備、幼稚園や小学校を対象とした「電車の乗り方教室」の開催なども伊賀市が

中心となって開催している。また、伊賀市では2008年に「伊賀鉄道地域公共交通連携計画」を2009年度から2012年度にかけて計画期間と定めて、通学定期客を中心とした輸送状況から、通勤定期客及び定期外利用者を増加させた輸送状況に転換させることを目標に策定した。この計画では自動車交通に偏り過ぎず、全ての人が公平に移動できる、持続可能な交通体系を構築した上で、伊賀市内外の連携強化を行うとしており、伊賀鉄道の利便性と魅力の向上とまちづくりが連携した利用促進施策を行っていくものとしている。

## 2. 伊賀鉄道側の路線維持の展開

次に伊賀鉄道側における路線維持の展開について述べる。その中で近鉄時代から行っている施策として、松本零士氏デザインの「忍者列車」がある。これは1997年から行っており、車体に伊賀の観光資源である忍者をデザインしたもので、当初は860系電車2編成に緑とピンクの忍者が描かれていた。その後、200系への置き換えと同時に「忍者列車」編成を1編成増強し、現在は緑・ピンクに加え青の忍者デザインの計3編成が「忍者列車」として運行されている。なお、860系時代には忍者デザインは外観のみで、200系車両の「忍者列車」編成は内装においても乗降扉に忍者をデザインする、石畳デザインの床面にする、カーテンを手裏剣柄のものにするといった忍者デザインを行っており、

表4 伊賀鉄道への補助金一覧

(単位: 円)

	運営補助金	車両更新補助金	観光仕様補助金	その他	伊賀市名張市広域行政事務組合	合計
2007年度	25,000,000			1,000,000	10,000,000	36,000,000
2008年度	50,000,000		2,300,000	9,800,000	20,000,000	82,100,000
2009年度	50,000,000	50,500,000	9,047,619		20,000,000	129,547,619
2010年度	60,000,000	57,818,000			10,000,000	127,818,000
2011年度	60,000,000	42,600,000				102,600,000
合計	245,000,000	150,918,000	11,347,619	13,600,000	60,000,000	478,065,619

(伊賀市提供資料より作成)

以前に比べてより手の込んだ作りとなっている。

また自転車を電車内に持ち込める「サイクルトレイン」も近鉄時代の2005年に通学客の少ない夏休みと土休日に試験的に行っていたが、転換後の2008年からは毎日運行として利便性を高めている。それと同時に、茅町駅での無料レンタサイクルを開始しており、伊賀市内の観光アクセス等を目的に活用できるようにしている。このように伊賀鉄道では、近鉄時代から行っていた路線維持の施策を継続して行うとともに、より充実した内容としていることが分かる。

伊賀鉄道転換後に実施された代表的なものとして、「1日フリー乗車券」と「年間フリーパス（伊賀エコロジーパス）」の2種類のフリー乗車券の発売がある。どちらも伊賀鉄道全線で乗り放題となる乗車券で、「1日フリー乗車券」は1日間、「年間フリーパス」は1年間有効のものである。特に、「1日フリー乗車券」は転換時に発売されたもので、価格は伊賀神戸～上野市間の往復運賃と同額であり、全線で往復乗車した際の運賃よりも安い金額となっている。「年間フリーパス」は2008年から発売を開始したもので、年間14万620円となっており、これは伊賀神戸～上野市間の通勤定期6カ月2枚分の値段と同額であり、無記名式であることから使用可能な人を特定しない点が特徴である。

この他に、「伊賀鉄道地域交通連携計画」に基づき、2011年度には駅コンサートや駅イルミネーション、菜の花の種まき列車や忍術体験列車といった魅力のある鉄道づくりを目的とした事業や、付加価値のある乗車券の作成による定期外旅客の利用促進、オリジナルグッズによる運輸収入以外の収入獲得を目指した事業が行われている。

## V 伊賀線の上下分離と地域住民

### 1. 調査対象者の属性と利用頻度

本章ではアンケート調査結果により、伊賀線

利用者および沿線住民の転換後の評価と伊賀線の上下分離についての認識を明らかにする。アンケート調査は図3に示したように、伊賀鉄道の駅から半径1kmを目安とした住宅地を中心とした地域で行った。まず調査対象者の年齢・性別・職業の属性をみておきたい。

図8は性別と年齢構成を示したものである。全132人のうち、年齢構成では60代以上が約半数を占めており、高齢者が多い結果となった。職業を示したものが図9である。図8において約3分の2が女性であったことから、職業では主婦・主夫が最も多く半数近くを占める結果となった。主婦・主夫以外の職業の割合は低く、多くても10%前後となっている。

図10は利用頻度を示したものである。「年に数回」と「月2～3日」で約半数が不定期利用であり、沿線住民の利用頻度は低いと考えられる。それに対し、「毎日」という回答も30人存在しており、「週3～5日」と合わせて約3分の1が伊賀線を高い頻度で利用していることも分かった。このことから、全体として伊賀線を利用する頻度が低い住民が半数以上存在する一方、伊賀線を毎日利用し、生活に欠かせない交通手段であるという住民も一定数存在することが分かる。

### 2. 沿線住民の伊賀線転換後の評価

最後に沿線住民の伊賀線転換の認知度と転換後の評価について述べる。図11は伊賀線転換の認知度と転換後の運行に対する評価を示したもので、伊賀線の転換を認知しているグループには転換以前と比較した運行に対する評価を、非認知のグループには現在の伊賀線の運行に対する評価を求めた。このうち、前者においては、転換前に比べて現在の評価は「分からない」「どちらともいえない」という回答が多い。この背景として、図10で示したように沿線住民の約半数の利用頻度が低い結果から普段あまり利用しないことによると考えられる。その一方

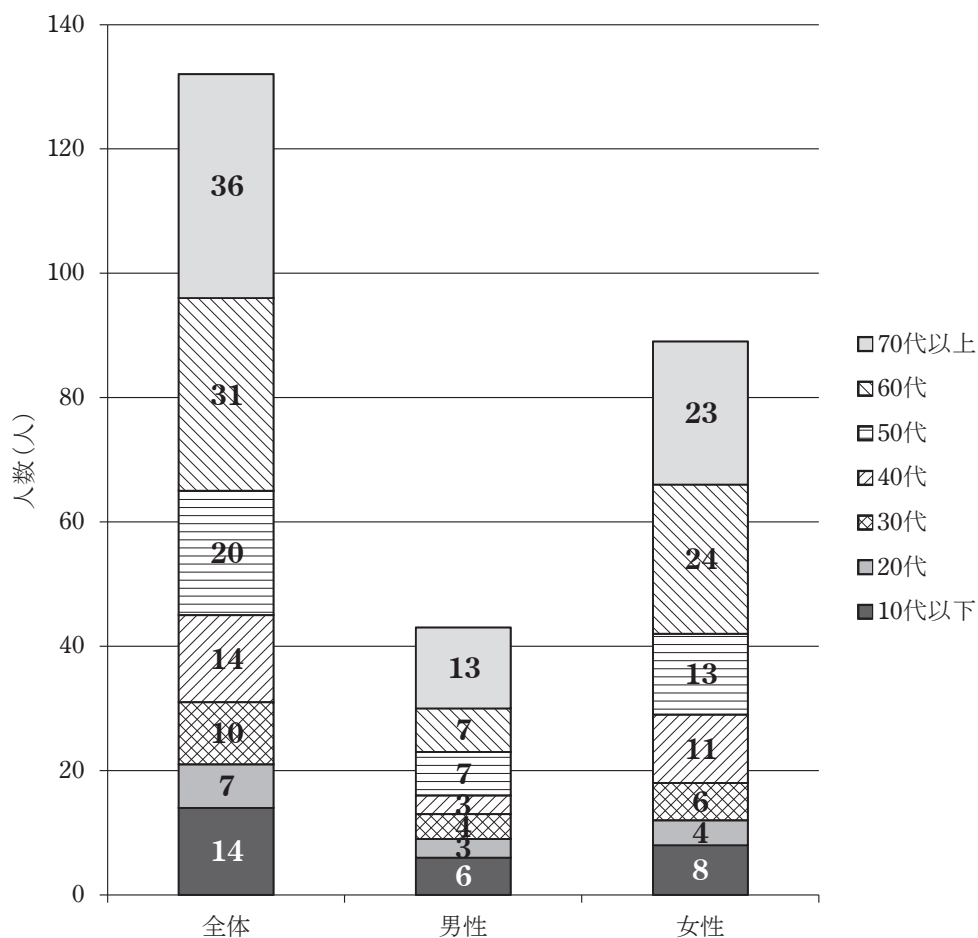


図8 調査対象者の性別と年齢構成  
(アンケート調査より作成)

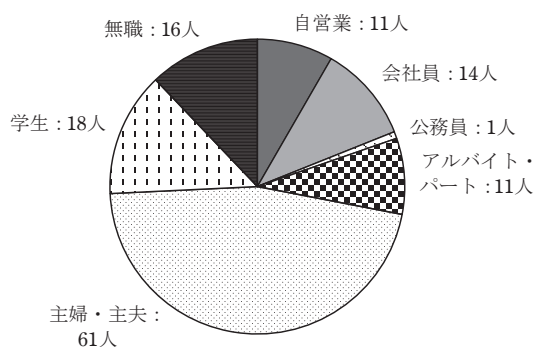


図9 調査対象者の職業  
(アンケート調査より作成)

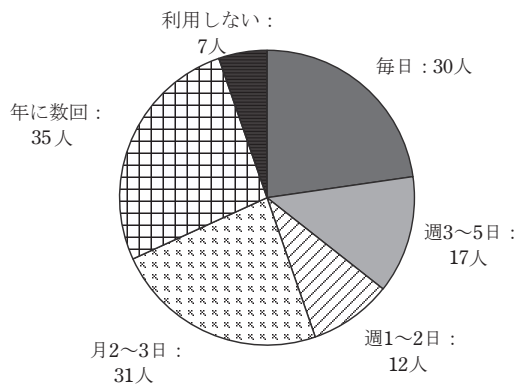


図10 調査対象者の利用頻度  
(アンケート調査より作成)



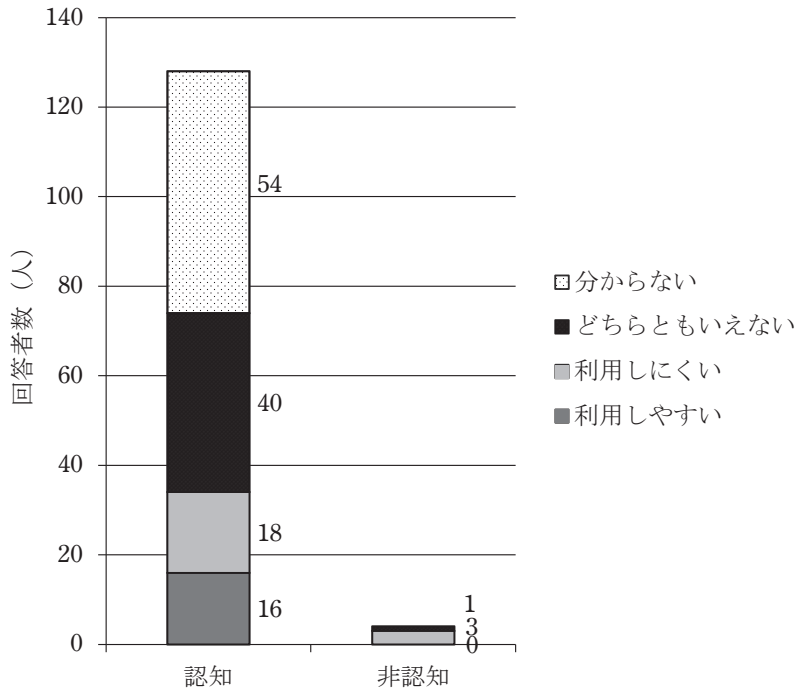


図 11 伊賀線転換の認知度と転換後の運行に対する評価  
(アンケート調査より作成)

で、転換前後と比較して「利用しにくい」という回答と、「利用しやすい」という回答はほぼ同数となっており、前者は運行本数の減少や運賃の上昇を、後者は新型車両の導入が背景にあるものと考えられる。

伊賀鉄道の公的支援を受けながらの運行についての賛否と伊賀市からの補助金の評価について示したのが図12である。沿線住民の多くは伊賀鉄道の公的支援を受けながらの運行については賛成であるものの、年間6000万円の補助に関しては「分からない」という意見が最も多い結果となった。これは6000万円という補助金額が容易に想像できる金額ではないということもあるが、図10で示したように半数の住民は伊賀線に乗る頻度が少ないことから、あまり関心がないという意味である可能性も高い。また公的支援を受けながらの運行についての賛否そのものに「分からない」と回答する層も全体

の4分の1程度存在しており、この中には前述のように伊賀鉄道に関心が無いといった意味のほか、伊賀市から伊賀鉄道への公的支援が行われていること自体初めて知ったという回答も含まれている。一方で、「補助金を無くすべき」、「路線を廃止にするべき」といった回答は存在しないことから、伊賀鉄道への公的支援については一定の理解があるという見方もできる。しかし、他の交通機関に転換した上で補助を行うべきという意見も少ないながら存在する他、その他の意見として列車本数の少ない上野市～伊賀上野間のみをバスなどの他の交通機関に転換すべきといった意見もあった。

## VI おわりに

本研究では三重県伊賀市を走る伊賀鉄道伊賀線における、上下分離方式導入による近畿日本

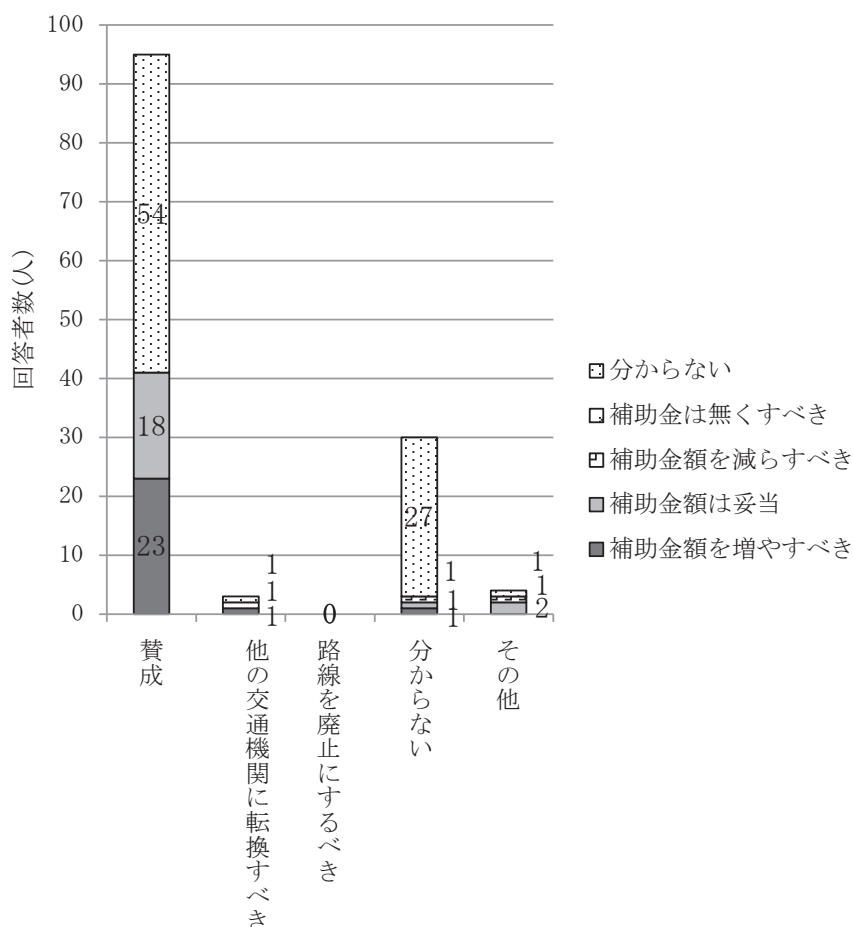


図 12 公的支援を受けながらの伊賀線の運行への賛否と伊賀市からの補助金の評価  
(アンケート調査より作成)

鉄道から伊賀鉄道への転換から現在までの流れに加え、沿線住民の意識と評価について明らかにしてきた。その結果、以下の点が指摘できる。

伊賀線の伊賀鉄道への転換については、近鉄による厳しい経営が続いてきたことに加え、車両更新の必要性が迫っていた伊賀線に対して、沿線自治体である伊賀市からの財政支援が出来るようになったことが伊賀線転換の最大の理由である。また、転換に際して、上下分離方式を採用したことについても、沿線に上下一体で受け入れる企業が存在しないこと、下部構造を近鉄が保有することにより適切な管理が実施される

こと、上部構造を担当する伊賀鉄道へ伊賀市が出資することにより、伊賀鉄道に対して伊賀市が経営責任をもつ狙いがあること、の3点が理由であることも明らかとなった。

上下分離による転換前後の輸送の変容としては、年間輸送人員が転換直後に一時的に増加したものの、その後再び減少傾向に移り、転換当初の増発も利用者の減少に伴い転換前以下の水準になっており、加えて転換時の運賃の値上げにより利便性は転換前に比べ低下しているといえる。しかし、転換前の課題である車両更新が実施されたことによりサービス水準は上がった

と言え、同時に人件費の削減や、路線維持の展開としての「サイクルトレイン」や駅の魅力づくり、付加価値を付けた乗車券の発売など営業努力も積極的に行っていることが明らかになった。また沿線自治体である伊賀市側も多額の財政支援に加え、財政的なもの以外でも伊賀鉄道と連携して路線維持の施策を積極的に行っていることが明らかとなった。

しかし、沿線住民の意識としては公的支援を受けながらの伊賀線の運行におおむね賛成であるものの、実際の支援内容などについては知られておらず、同時に関心が無いということがアンケート調査結果から明らかとなった。また、伊賀線沿線住民の多くが定期的に伊賀線を利用していないことから、公的支援を受けながらの伊賀線の運行に賛成しているものの、実際に存続させるための行動に移している住民が少ないということも明らかとなった。

このように、伊賀線を運行する伊賀鉄道と、伊賀鉄道に対して支援を行う沿線自治体の伊賀市は、伊賀線を存続させるべく連携を取りながら積極的に施策を打ち出している一方、伊賀線の主な利用者である沿線住民の伊賀線存続に対する意識は低く、伊賀鉄道・伊賀市と沿線住民の両者では意識の乖離が存在していることが明らかになった。

特に、伊賀鉄道・伊賀市側と沿線住民との間の意識の乖離は、単に伊賀線存続だけの問題ではなく、存続には多くの税金が投入され、それらは最終的に沿線住民が賄っていることを沿線住民は理解する必要があるといえ、同時に伊賀鉄道や伊賀市はこれらを沿線住民に周知する必要があるといえる。そうした上で伊賀線運行を含めた地域の交通体系を、市民全体で議論していくべきであると考えます。

また、伊賀鉄道と伊賀市の存続に向けた積極的な連携は明らかとなった反面、伊賀線の上部構造主体である伊賀鉄道と下部構造主体である近鉄との連携についても検討していく必要があ

るといえる。たとえば、伊賀神戸駅における乗り継ぎ割引や接続改善など、両者における連携を行うことも考えられる。

今後の課題として、本研究におけるアンケート調査は伊賀線沿線住民を対象に行ったものであるが、その対象は伊賀線沿線の旧上野市域のみに留まっており、伊賀線沿線から離れている新市域においても伊賀線の運行に対する意識調査の必要性があるといえる。冒頭で述べたように、「鉄道事業再構築事業」の制定により、鉄道事業の上下分離の体制が整備された今、経営難の地方ローカル線では路線維持の方策として、上下分離を採用する事例が増加している。しかし、これまで述べたように上下分離は鉄道事業者、自治体そして沿線住民の意識が1つになって初めて効果が出るものであり、鉄道事業者・沿線自治体・沿線住民は鉄道の上下分離のみに留まらず、地域の交通体系全体を議論した上で、上下分離方式による鉄道の存続が行われることが求められるといえる。

#### 謝辞

本研究における資料収集およびアンケート調査にあたっては、伊賀鉄道および伊賀市の全面的な協力を得た。伊賀鉄道総務企画課の中村光宏氏、伊賀市企画財政部企画課地域政策係の森健至氏、宮田竜磨氏およびアンケート調査にご協力頂いた伊賀線沿線在住の皆様には大変お世話になりました。以上、記して厚く御礼申し上げます。

#### 文献

- 浅沼美忠 (2003)：地方鉄道と上下分離政策。福井県立大学経済経営研究, 12：87-102.
- 関口直人 (2012)：地方ローカル線の利用実態と課題—三陸鉄道を事例に—。駒澤大学大学院地理学研究, 40：41-53.
- 高橋 悠 (2008)：地方鉄道の再生に向けた地域振興策の展開とその課題—銚子電気鉄道を事例として—。地理誌叢, 49 (2)：15-26.
- 高橋 悠 (2009)：近年の地理学における鉄道・バス交

- 通に関する研究動向と課題. 地理誌叢, 51 (1) : 37-44.
- 土谷敏治 (1997) : 地方私鉄の現状と課題—松本電気鉄道  
上高地線を事例として—. 駒澤地理, 33 : 77-100.
- 土谷敏治 (1999) : 地方公共交通再生の課題—上田交通  
を事例として—. 駒澤地理, 35 : 39-70.
- 土谷敏治ほか (2004) : 銚子電気鉄道の利用状況と利用者  
特性. 駒澤地理, 40 : 57-82.
- 豊田 賢 (2010) : 地方鉄道の経営移管に伴う沿線住民  
の意識と移動行動の変化—ひたちなか海浜鉄道を  
事例に一. 駒澤大学大学院地理学研究, 38 : 13-29.
- 原 潔 (2011) : 地域鉄道における上下分離導入の効果  
と可能性. 運輸と経済, 71 (5) : 65-78.
- 山口真弘 (2007) : 鉄道の上下分離制度の効用とその限  
界. 運輸と経済, 67 (2) : 51-6.
- 資料
- 『三重県統計書』三重県発行
- 国土交通省鉄道局監修『鉄道統計年報』
- 『JTB私鉄時刻表 西日本版』2006年
- 引用したWebサイトの一覧
- <http://www.city.iga.lg.jp/kbn/06148/06148.html>  
2012年11月18日. 伊賀市交通計画. 伊賀市役所.
- <http://www.igatetsu.co.jp/>  
2012年11月18日. 伊賀鉄道ホームページ. 伊賀鉄道株  
式会社.